

Giulio Cavalli
Fabrizio Tummolillo



Linate

8 Ottobre 2001: la strage.

PARTENZE			DEPARTURES			
Compagnia Airline	Volo n° Flight n°	Destinazione Destination	Orario tab. Sched. time	Orario prev. Expect. time	Osservazioni Remarks	Uscita Gate
AP	06810	BRINDISI	7.15	11.00	DEFERRED & MANUAL	18
LH	06810	BRINDISI	7.15	11.00	DEFERRED & MANUAL	18
SK	00686	COPENHAGEN	7.35			2
AZ	02023	ROMA	8.20			18
IB	03635	MADRID	8.35		DEFERRED & MANUAL	5
AZ	02025	ROMA	8.40			24
AP	06814	CAPRI	9.00	11.00		17
LH	06814	CAPRI	9.00	11.00		17



VISIT...

LANZAROTE
Caliente.COM

Linate - 8 Ottobre 2001, la strage – XIITrailer

© 2007 Giulio Cavalli e Fabrizio Tummolillo

Tutti i diritti sono riservati per tutti i Paesi

INDICE

7	<u>PREFAZIONE DEGLI AUTORI</u>
7	PREFAZIONE DI GIULIO CAVALLI
10	PREFAZIONE DI FABRIZIO TUMMOLILLO
13	<u>PRIMA PARTE, LO SPETTACOLO</u>
15	PRIMO ATTO
39	SECONDO ATTO
77	TERZO ATTO
107	FOTOGRAFIE DELLO SPETTACOLO
112	<u>MAPPA DELL'AEROPORTO DI MILANO LINATE</u>
113	<u>SECONDA PARTE, I FATTI</u>
115	PREMESSA, DI FRANCESCO ANGELO LANZA
118	0. LA PREMESSA DELL'INCHIESTA
120	1. I FATTI
122	1.1 PRIMA DELLA COLLISIONE: TRAFFICO AEREO, MOVIMENTI A TERRA, COMUNICAZIONI RADIO.
129	1.2 TEMPO ZERO: L'IMPATTO.
133	2. CONSEGUENZE
133	2.1 I VELIVOLI
133	2.1.1 IL BOEING MD-87
135	2.1.2 IL CESSNA 525-A
136	2.2 LE PERSONE
136	2.2.1 GLI OCCUPANTI DEL BOEING MD-87
137	2.2.2 GLI OCCUPANTI DEL CESSNA 525-A
138	2.2.3 GLI OCCUPANTI DEL FABBRICATO SMISTAMENTO BAGAGLI
139	3. UNA PANORAMICA SULL'AEROPORTO
139	3.1 L'AEROPORTO DI LINATE, L'8 OTTOBRE DEL 2001
140	3.1.2 WEST APRON
142	3.1.3 s1, s2, s4, s5, s5
139	3.1.4 LA TAXIWAY R5
140	3.1.5 LA TAXIWAY R6
142	3.1.6 IL PERCORSO DEL VELIVOLO CESSNA 525-A
151	4. GLI STANDARD DOCUMENTALI
151	4.1 LA DOCUMENTAZIONE AIP
151	4.2 LA DOCUMENTAZIONE JEPPESEN
152	4.3 LA DOCUMENTAZIONE SAS FLIGHT SUPPORT
154	5. IL RADAR DI TERRA (RADAR ASMI)
157	6. IL DEPOSITO BAGAGLI (TOBOGA)
158	7. INVASIONI DI PISTA A MILANO LINATE
163	8. CONCLUSIONI DELLA RELAZIONE
167	9. IL COMITATO 8 OTTOBRE
168	10. IL PROCESSO
173	<u>TERZA PARTE, DIARIO DI BORDO</u> (GESTAZIONE DI UNO SPETTACOLO)
201	<u>APPENDICE</u>
201	UNA SPOON RIVER CIVILE, DI ANTONINO CORTORILLO
205	UN LIBRO E UNO SPETTACOLO PER SOGNARE GIUSTIZIA, DI PAOLO PETTINAROLI
207	<u>LE VITTIME</u>

PREFAZIONE DEGLI AUTORI

Linate l'8 Ottobre 2001 non è un incidente: gli incidenti sono roba da cabala e giro di roulette degli dei, dove c'entrano le colpe degli uomini allora è un omicidio. Centodiciotto morti sono una strage. Quando Fabrizio Tummolillo ha appoggiato sulla mia scrivania la documentazione e le storie di quel giorno così buio sono rimasto per una fetta di notte a guardarlo quel cumulo di fogli di "quello che si sarebbe dovuto fare": sono le macerie di uno Stato che premia chi accumula potere scansando proporzionalmente le proprie responsabilità. Allora mi sono interrogato a lungo, prima di iniziare la messinscena, su quale poteva essere il mio ruolo di narratore teatrale e sul perché dovesse nascere uno spettacolo su quel cumulo. Noi teatranti godiamo di un privilegio che molti ci invidiano: la fisicità e il tempo del nostro pubblico; quindi sono partito da qui perché avevo il tempo di raccontarlo per filo e per segno tutto quel cumulo. Spesso mi ritrovo a dire che più dell'ignoranza, oggi, mi spaventa questa "convinzione di sapere" che è tutta appoggiata sull'informazione confezionata a mo' di spot pubblicitari per cui in quindici minuti di TG in fase digestiva paghiamo il nostro pegno di coscienza con i fatti del mondo. Se ascoltate la "gente" sull'incidente di Linate vi parleranno di nebbia, di un radar che non c'era e vi vomiteranno un po' di sana e gratuita indignazione. Oggi si è acquisito il diritto di indignarsi a priori anche senza sapere. La risposta al mio dovere mi è caduta così: il teatro oggi è una buona occasione per informare senza fretta, senza doversi inserire in una linea editoriale di "accattivante confezionamento", senza fare leva sul qualunqueismo facile, senza dover opzionare pubblico per forza con i morti nei titoli di testa. Per Linate le colpe sono tutte agli atti: un radar da installare che aspettava la giusta congiunzione (forse economica?) per essere attivato, una leggerezza di fondo nel gestire un ambiente complesso come un aeroporto, una segnaletica peggiore dell'adiacente viale Forlanini, una scellerata progettazione nel posizionare il deposito bagagli a fondo pista e, fondamentale, scelte di gestione al risparmio. Oltre a tutto questo fin dall'inizio mi sono imbattuto nel dramma, quella lista lunga di nomi, e confesso che nei momenti più ostici della preparazione li scorrevo, appoggiati sulla scrivania, in disparte da tutti quei fogli di simboli e numeri; e me li sono portati in teatro, con quel loro scorrere leggero e con la convinzione che, anche senza aggiungerci niente, siano un graffio alla nostra coscienza. Raccontare la favola triste dell'8 Ottobre è roba da teatro dell'assurdo, abitare in una Bengodi senza doveri, in un luna-park leggero e mortale. I giullari cinquecenteschi rovesciavano il reale per raccontarlo con dietro un digrignare di denti. Linate quel giorno è un posto già storto di suo. Chi darebbe credito a quel paese nella prima mezz'ora di spettacolo fatto di vigili, postini e Culidigomma che martellano "avioporti" come se fossero orti squinternati? Quanti in tournée hanno sorriso di quel collaudo giù a Bengodi tutto svolazzante di professori, timbri e carte bollate senza senso? A stare sul palco c'è un momento che tutte le volte mi accende un brivido: sentire quel sorriso che si spegne lì dove diventa un alone, un dubbio, che non possa essere Linate così tanto Bengodi, che non possa Bengodi assomigliare a Linate man mano che ci si avvicina. E il sorriso diventa strozzato, la sala diventa silenzio. Su quel bordo dello spettacolo si srotola tutto il nostro lavoro. "Linate 8 Ottobre 2001: la strage" non è uno spettacolo per fare giustizia, per



quella ci sarebbero già giudici e tribunali, né è uno spettacolo per onorare le vittime, quelle sono gelosamente nei cuori delle loro famiglie. “Linate 8 Ottobre 2001: la strage” è appoggiare una storia, seminare delle domande, coltivare le virtù del dubbio: raccontare di uno Stato in cui nessuno è responsabile della sicurezza dei propri cittadini, in cui diventa un rebus capire chi controlla cosa, in cui si individuano sempre le cause e pochissimo le responsabilità. “Dove non ci sono colpevoli allora i colpevoli sono i morti?” si chiedono giù a Bengodi.

Che dallo spettacolo nasca poi un libro come questo, grazie al lavoro paziente e competente degli amici di XII, è il naturale continuum dell’istinto di documentazione di un paese civile. Pessoa diceva che “cultura non vuol dire leggere molto, nemmeno sapere molto; vuol dire conoscere molto”, in questo libro c’è tutto quello che ho avuto il dovere di conoscere.

Non so cosa potrà riservarci la Cassazione, non so quanto alla fine pesi questo nostro caracollare per teatri e non so nemmeno se forse io avrei potuto fare diversamente o semplicemente meglio. Ho lavorato con tutti quelli che mi hanno voluto portare una pezza della storia, mi sono messo in tasca chi ha contestato tesi senza offrirmi un contraddittorio, mi sono segnato tutti i numeri che hanno squillato a vuoto e mi sono promesso di essere sempre a disposizione anche giù dal palco. Ma una sicurezza me la tengo con una punta di orgoglio: nel campo minato di così tanto dolore mi sento pulito. Io.

Giulio Cavalli



Centodiciotto esistenze sono un mondo.

Centodiciotto esseri umani potrebbero colonizzare un mondo, dare vita a un nuovo pianeta.

Non ci stanno centodiciotto persone in un articolo di giornale.

Nemmeno in una pagina.

A lottare con le righe, con lo spazio disponibile, qualcosa restava sempre fuori.

Mandato dal mio giornale a seguire le udienze del processo per la strage di Linate, a parlare con i componenti del Comitato 8 Ottobre 2001, con i familiari, tornavo in redazione e mi rendevo conto che quanto avrei lasciato fuori (le sensazioni, la rabbia, la solitudine delle vedove, il vuoto in cui tutta questa vicenda sembra eternamente precipitare da quella mattina maledetta) sarebbe stato più di quanto avrei cercato di raccontare.

Non ci stanno centodiciotto esistenze nella cronaca di un processo.

Era necessario un altro linguaggio per raccontare questa storia, per cercare di darle la stessa forma di quella stretta allo stomaco che prende quando una moglie (o una madre, o una figlia) di Linate ti racconta di quell'alba di lunedì: la colazione consumata in fretta, lui che si fa la barba di corsa, che esce per prendere un aereo preso tante volte quante si prende un autobus, come un'abitudine, senza che ci sia il tempo di dargli un bacio. L'ultimo, questa volta.

«Se avessi saputo che stava per morire l'avrei salutato» mi ha detto una di queste donne.

Dio mio.

Non ha detto "l'avrei fermato".

Ha detto: «l'avrei salutato».

Come si fa a mettere queste cose in un articolo di giornale?

L'incontro con Giulio, avvenuto grazie ad Andrea Ferrari, assessore comunale di Lodi e amico comune, ha messo in moto la voglia di raccontare tutto questo con altri linguaggi, altre parole.

Sapevo che assieme a Giulio, nella sua bottega quella sera di fine agosto, sarebbe nato qualcosa. Ne ero sicuro. Linate ci chiamava. Entrambi. Noi ci abbiamo messo il nostro sgomento, la nostra incredulità di fronte alle carenze, al menefreghismo, al nulla in cui sono state ingoiate quelle vite trascinandosi dietro molto delle esistenze dei loro cari e qualcosa, in fondo, anche delle nostre.

Di quelle di tutti noi, intendo, anche di quelle di voi che state leggendo.

Pensateci.

Fabrizio Tummolillo



PRIMA PARTE

LINATE, 8 OTTOBRE 2001
LO SPETTACOLO

PRIMO ATTO

(favola, sala d'aspetto)

Fuori c'era un cartello,
un cartello di cartone – quello delle pizze – inchiodacchiato sopra al tronco di un Ginko Biloba
che era nettamente fuori peso.
Sopra al cartello c'era scritto “Aviporto di Bengodi – Sagrato di fermata e ripartenza di apparecchi ariiomobili specializzati”.
E poi sotto a matita
“Quattrocentotredicimilaetrecentoventisettepassieuntacco dal mare”.
E quando sbriciolava la seconda scritta a matita,
Nonnocleto gli si alzava il naso sotto gli occhiali di soddisfazione,
perché c'era andato anche lui a fare il conto dei passi con gli altri:
Lustramarmitta, Paracarro, lo Sgagnabiglietti, il Vigile, il Postino, Mariafacciadastrìa la panettara e Culodigomma davanti a tutti,
con la faccia da guida turistica e la tuta sporca di olio a forma dei continenti del mappa-mondo.
Mariafacciadastrìa con i viveri per tutti i vivibili lungo il battaglione contapassi:
pane e salame.
Pane tanto, tanto da farci polpette ad arrivarci loro, le polpette, per prime, al mare.
Salame, per la verità, poco.
Ma erano i tempi della guerra, quelli di mio Nonnocleto.
Guerra a sopravvivere alla giustizia.
Quasi tremila anni di guerra.
E allora tutti gli uomini, calzini, mutande diventate quasicappelli, e pelli di cappelli come quasimutande, e la panettara e i calzini e il pane e il salame,
poco, salame poco, per la verità,
alla dritta del mare.
Perché un aviporto con le palle va posizionato perfettamente e matematicamente sulla cartografica sì, certo
ma anche perfettamente e matematicamente contato dal mare!
Questo l'aveva detto Nonnocleto per il vero, ma Culodigomma gliel'aveva rubata subito e l'aveva messa insieme ai suoi consigli pocodemocratici.
E Nonnocleto gliel'aveva lasciata, lui: gli bastava che l'aviporto fosse contato e bene dal mare,



non era mica da decidere chi piantava la bandiera e l'ombrellino sulla pannamontata della luna.

Mi diceva Nonnocleto.

Arrivati sulla spiaggia dopo più giorni che fette di salame,

i passi erano tutti diversi nelle teste del caravanserraglio,

per Culodigomma settecentonovatuno,

seicentoquattordici per Nonnocleto,

millequattrocentoventisette per Lustramarmitta,

novacentododici per Sgagnabiglietti,

dodicimilaventinove per il Postino che aveva il ventidue di piede,

e centotondigiustitondi per il Vigile che era sempre stato un moderato.

Mariafacciadastrìa farfugliò mezzonumero storpio e poi gridò che non poteva fare tutto

lei, occuparsi del pane e del salame,

poco, per la verità,

e contare

e che il contapassi dal mare non era un albergo.

Le venne assegnato un mille politico.

Allora fecero una media,

tra tutti i numeri,

il sudore del viaggio

e il fatto che non sapessero contare,

e uscì Quattrocentotredicimilaetrecentoventisettepassi,

e un mezzo tacco che Culodigomma aggiunse per arrotondare.

Ci tenevano all'avioporto giù a Bengodi.

Altroché se ci tenevano.

E i passi li hanno inchiodolicchiati fuori sul cartello.

Fuori.

Dentro,

dentro era tutta una sinfonia di muri e muretti vicino al sagrato delle piste,

i tetti dovevano ancora farli perilvero,

perché non c'erano mica le tegole, erano tempi di guerra quelli,

ma diceva Nonnocleto

che erano contenti così,

perché li avrebbero visti sopra le crape gli avioplani,

quand'è che avrebbero finalmente volato,

sopra i tetti che non c'erano.

Poi su consiglio del Postino ci avevano anche piantato una bella stoppabarra, che doveva

essere un semaforo che doveva essere lì per femare l'entrata sul sagrato, che doveva es-

sere, per il vero, perché al posto del semaforo come lo conoscevano tutti giù in paese pe-

rilvero,

quello rosso verde e poi verde e rosso e verde,

perché l'arancione non c'era che erano tempi di guerra quelli,



al posto del semplice semaforo ci incollarono all'ingresso del sagrato della stradapistaiaola di rincorsa principale quell'asta un po' egiziana o una cosa giù di quei cieli lì, che sembrava perilvero a tutti quelli che dal paese salivano all'avioporto a seguire il montaggio, a tutti quelli sembrava uno stendino natalizio perilvero la stoppabarra.

Poi su consiglio del Postino,

che era la settimana della creatività del Postino quella,
ci avevano anche piantato un paio di toboga in mezzo ai lati,
che era un tocco un po' d'oriente diceva il Postino,
ci avevano... Culodigomma e la sua mazza, perilvero,
che aveva martellato degli strani ferri appuntiti in mezzo ai lati.

E nessuno sapeva cosa servissero, perilvero.

Ma Culodigomma disse che erano cose straniere di forestistranieri e non c'era da farsi troppe domande su quello che non si conosce.

Erano tempi di guerra a sopravvivervi, quelli.

E allora tutti d'accordo e appesero anche quella,
di massima pocodemocratica del Culodigomma.

Cartello, muri, stoppatabarra, mezzi muri, ginko biloba, toboga e niente tetti:
l'avioporto di Bengodi.

Ci tenevano altroché all'avioporto, giù a Bengodi.

Nonnocleto ti ricordi e mi ricordavi delle piste:

«Niente piste! Non siamo mica alla gara delle formule uno!»

disse Culodigomma,

e allora una, una sola

quella per la rincorsa,

quella più grande,

quella ci vuole almeno Culodigomma!

Si presero democraticamente i ciotoli del sagrato della chiesa,

si presero... Culodigomma e la sua mazza perilvero,

che il prete non l'ha presa benissimo e ha schivato la scomunica per un niente,

il prete, per la sua reazione,

e li hanno tutti riacciottolati belli sagrati sulla strada grande per la rincorsa,

li hanno... Culodigomma e la sua mazza perilvero,

e Nonnocleto e gli altri a buttarci la sabbia,

le donne a cucire pizzi,

e il Vigile a piantarci subito un cartello

bellolucidonuovoebello di divieto di sosta

che si era fatto spedire dal prefetto, autografato perilvero.

Ci tenevano altroché all'avioporto, giù a Bengodi.

È che intorno al sagrato,

la strada pistale per la rincorsa

intorno perilvero c'erano campi e pomodori,

e campi di pomodori nel migliore dei casi.

E Lustramarmitta, che era stato zitto per tutto il tempo

appeso ancora a quel suo millequattrocentoventisette di contapassi,



provò a spiegarlo,
che insomma,
non ci si riusciva ad arrivare,
non c'era la strada che portava all'avioporto,
e se qualcuno sull'apparecchio o l'apparecchiostesso nel migliore dei casi
avesse dovuto fare pipì,
nel bagno senza tetto di mezzi muri che era appena lì poco lontano,
non c'era la strada,
non c'era un passaggio un qualcosa da passarvi soprasotto dentro...
(si ma tanto è tutto campi!)
(zitto!)
Culodigomma,
me lo racconta Nonnocleto,
Culodigomma c'era rimasto,
tutto stegolato e senza risposta e senzailtettosopra.
Ai sentieri per arrivarci all'avioporto e alle strade dentro non ci aveva pensato,
proprio no.
E Nonnocleto mi dice,
mi diceva da quando ero un bambino e non mi sognavo nemmeno
di avere paura,
incastonato al neon nella sala d'aspetto,
(che pensavo fosse finita la guerra a sopravvivere alla giustizia,
pensavo che bastassero tremilaanni e che ci venisse qualcosa magari anche di resto),
Nonnocleto mi dice che per un po' Culodigomma non si è
più visto,
non si è più sentito,
e la sagra dell'inaugurazione del primo avioporto
e della prima rincorsa
del primo apparecchio
l'hanno dovuta ripiegare, inamidire e rimetterla nel cassetto per un po' insieme alla lavan-
da.
Ma continuavano a tenerci all'avioporto, altroché giù a Bengodi.
Quando è tornato,
qualche mese dopo,
quand'è tornato Culodigomma,
qualcuno diceva che avesse smesso di pensare che un avioporto sia una cosa da niente a
montarlo,
qualcuno diceva che Culodigomma avesse disegnato ghirigori di strade a forma di linea,
qualcuno diceva che ci voleva una testa tutta ingegnera e matematica per fare avioporti
come Dio comanda e nessuno lì in paese ne aveva forse neanche addirittura il don,
qualcuno diceva che era meglio che gli uomini stavano meglio credetemi che gli uomini
stanno meglio con le scarpe per terra.
Quando è tornato,
qualche mese dopo,



Culodigomma aveva una faccia di strutto che sembrava prestato da Mariafacciadastrìa la panettiera, lo strutto:

«Gli apparecchi se le disegnano da sole, in cielo e per terra le strade!»
disse Culodigomma.

Silenzio.

«Gli apparecchi se le disegnano da sole, in cielo e per terra le strade!»

Quel consiglio pocodemocratico di Culodigomma non lo tennero per buono:
sarà stato anche Culodigomma ma questa non piaceva proprio a nessuno e le strade ci servivano dentro all'aviopuerto.

E allora,

e allora via con le strade.

Tutti a cominciare a battere i sentieri dai mezzi muri e dal paese che portassero al sagrato della strada pistaiaola principale per la rincorsa degli apparecchi,
tutti... Culodigomma e la sua mazza perilvero.

E poi lui, offeso, senza dire niente,

finita la ragnatela di strade e polvere battuta nel tempo di un piatto di fichi e lenticchie,
che erano tempi di guerra quelli di mio Nonnocleto:

guerra a sopravvivere alla giustizia,

finita l'ultima strada che portava drittadritta in mezzo al paese

sotto al campanile sciotolato,

senza dire niente,

Culodigomma che era diventato tutto badilate e mosche,

ci mise appena fuori dall'entrata dell'aviopuerto di fianco al cartello anche un lucchetto,
almeno per il prete,

che non tornasse a rismontarsi il sagrato, il prete.

E quando al mattino,

tutti,

Nonnocleto, Lustramarmitta, Paracarro, lo Sgagnabiglietti, il Vigile, il Postino, Mariafacciadastrìa la panettiera e Culodigomma davanti a tutti,

con la faccia da guida turistica e la tuta sporca di olio a forma dei continenti del mappamondo,

quando tutti al mattino ci arrivarono tutti ritornando su all'aviopuerto degli apparecchi ariomobili,

mi raccontava Nonnocleto perilvero,

che a guardarlo dall'alto,

neanche troppo,

alto come mettersi,

più o meno sulle spalle seduti di Sgagnabiglietti,

più o meno perilvero,

che Sgagnabiglietti era cresciuto tanto

da chiedersi tutti giù al paese,

giù a Bengodi dove avesse trovato tutto quel pane

per farci quei centimetri dentro le scarpe,

che i più temevano che la facesse con Maria nonostante Facciadastrìa, per il vero,



ma che il prete aveva seppellito tutto con un amen e un po' di sabbia sopra
in fretta con il piedi, e chiusoamen,
Nonnocleto mi raccontava perilvero
che a guardarlo dall'alto,
neanche troppo,
l'aviopuerto con tutte quelle stradine di strada appiattite
di badile e mosche da Culodigomma,
sembrava che l'ingrugnimento,
l'ingrugnimento che aveva ingrugnito fino a ieri il badile e le mosche di Culodigomma,
se avesse una forma l'ingrugnimento da potersi non dico
parlare
ma dico
disegnare
avrebbe avuto quella forma lì l'ingrugnimento:
quella forma dell'aviopuerto di Bengodi.
E il Vigile,
che ne capiva di strade crocincroci e pontidislivelli,
altroché se ne capiva,
il Vigile ci rimase con gli occhi a lisciare tutto quell'ingarbugliamento,
e si perdeva sempre da non riuscire più per uscire più dal via,
che lo faceva sempre con i giochi enimmistici tutti i mesi perilvero,
che non c'era mica la settimana enimmistica che erano tempi di guerra quelli di mio
Nonnocleto,
c'era il mese enimmistico se già andava bene,
perché se sguinciavano per caso qualche bomba a sopravvivere per un colpo di vento,
usciva anche il semestre enimmistico per il vero,
che erano tempi di guerra quelli di mio Nonnocleto per il vero:
guerra a sopravvivere alla giustizia.
Il Vigile ci rimase con gli occhi a lisciare tutto quell'ingarbugliamento,
e tutti a guardarlo per aspettare la sua,
che era Vigile e doveva firmarlo lui il foglio di via
prima dell'inaugurazione e tutte quelle altre cose lì,
e tutti a guardarlo,
e il Vigile con la testa che rientrava in mezzo alle spalle come una lumaca,
così lo raccontava Nonnocleto,
il vigile e la sua testa e le sue spalle tutti sulla stessa linea altezza di contapassi dalla spiaggia del mare,
il Vigile una parola sola gli uscì dalla bocca finita dentro il petto,
una parola sola per il vero:
«L'aereoporto è pericoloso.»
E poi giù un silenzio che,
a ripensarlo sembrava un anno,
un biennio enimmistico,
pericoloso... tutti a rimbalzare nella testa,



e la faccia di Culodigomma,
e Bengodi tutta
giù in paese ad estrada paese a sinistra del paese e sud del paese e da tutto il lato del paese,
muta zitta muta come aspettare il primo fuoco artificiale,
e tutti giù a guardarlo Culodigomma,
che sparasse una badilata da impiantarli lì quel bastardo di un vigile,
e a sperare che arrivasse qualcosa,
almeno il primo aereo
a farlo respirare un secondo quel cristosanto di silenzio che non voleva staccarsi,
che rimaneva a ciondoloni in altalena a ridere di tutti,
Nonnocleto, Lustramarmitta, Paracarro, lo Sgagnabiglietti, il Vigile, il Postino, Mariafac-
ciadastrìa la panettara e Culodigomma davanti a tutti,
con la faccia da guida turistica e la tuta sporca di olio a forma dei continenti del mappa-
mondo,
a ridere di tutti lì imbesuiti, il silenzio.
E Nonnocleto,
proprio lui Nonnocleto per smuovere almeno un po' quella situazione incarognita,
a stappare una bottiglia di Lambrusco agitato,
che erano tempi di guerra quelli,
e il botto,
e tutti su a ridere
e tutti pronti ad apparecchiare l'inaugurazione dell' "Avioporto di Bengodi – Sagrato di
fermata e ripartenza di apparecchi ariomobili specializzati".
E poi sotto a matita
"Quattrocentotredicimilaetrecentoventisettepassieuntacco dal mare".
Tutti a correre a casa con i calzini giù a prenderle,
le tovaglie e le torte
e tirarsi su i calzini,
per la festa dell'inaugurazione.
E il vigile che usciva dalle spalle e ci metteva sotto il palmo anche lui,
al lambrusco agitato,
e quel suo "pericoloso",
che si era tuffato anche lui,
in un bicchiere in giro di lambrusco per il vero,
perché erano tempi di guerra quelli di mio Nonnocleto,
guerra a sopravvivere alla giustizia.
E ci tenevano altroché all'avioporto giù a Bengodi,
ma ci tenevano anche al lambrusco altroché giù a Bengodi.
Tremila anni di guerra.
Per il vero.



(cronaca, Torre di Controllo)

«Milano buongiorno, il Delta India Echo Victor Xray sta scendendo adesso da livello di volo 280 a 250.»

Sono le 6.39.37 di lunedì 8 ottobre 2001 quando un Cessna Citation 525-A partito da Colonia annuncia il proprio arrivo al centro di controllo regionale di Milano, riceve l'autorizzazione a proseguire la rotta passando su Saronno. L'aereo appartiene a una società tedesca, l'Air Evex.

È stato costruito nel Kansas, in America, negli stabilimenti della Cessna Aircraft pochi mesi prima.

L'immatricolazione risale solo al mese precedente. L'aereo ha le marche D-IEVX (Delta India Echo Victor Xray, secondo l'alfabeto fonetico internazionale). È importante saperlo, è importante per la nostra storia, che non è una favola: è il suo codice identificativo.

A bordo ci sono due piloti, Horst Paul Koenigsmann e Martin Schneider. Koenigsmann è il più anziano dei due. Ha 64 anni e un'esperienza di dodicimila ore di volo. A Linate è atterrato e ripartito sette volte. Schneider ha 36 anni e cinquemila ore di volo alle spalle, duemilaquattrocento proprio su Cessna. A Linate atterro e decollo: cinque volte.

17000 ore di volo e 12 volte su Linate in due.

Devono ripartire quella stessa mattina per Parigi per un volo privato.

Buongiorno e nebbia, su Linate. Mentre il Cessna prosegue il suo volo verso Linate, a terra la visibilità è inferiore ai 100 metri (a Linate quel giorno si vedeva quanto dal palco alla decima fila di questo teatro) ma né i piloti tedeschi né l'aereo sono abilitati all'atterraggio in quelle condizioni di visibilità, devono vederci a più di 550 metri, cinque volte e mezza tanto.

È scritto nel piano di volo trasmesso la sera precedente alla Direzione di Circonscrizione Aeroportuale di Linate e all'ATA, la società Ali Trasporti Aerei che garantisce l'assistenza sul piazzale Ovest per conto della Sea, che è la società che gestisce Linate e Malpensa. I due non sono autorizzati ad atterrare a Linate, ma nessuno degli operatori radar può impedirlo.

È l'ufficio di Linate dell'ENAC, l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, l'unico che può verificare abilitazioni o capacità di volo di aerei ed equipaggi.

L'ENAC non li ferma.

L'ufficio ENAC controlla a campione: uno ogni tot.

Il Cessna, schivati, niente tot.

L'unico che sembra porsi il problema è il controllore di Milano Avvicinamento.

MI AVVICINAMENTO: «Ehm... Delta Victor Xray, Milano, scusate, il dato aggiornato relativo alla visibilità indica ora 100 metri, con RVR 200 ai punti A e B.»



(RVR è la portata visuale in pista: la distanza fino alla quale un pilota in pista può vedere le luci).

D-IEVX: «Roger.» (ricevuto)

MI AVVICINAMENTO: «Ok, continuerete con l'avvicinamento?»

D-IEVX: «Affermativo.»

Il pilota tedesco non si preoccupa. Due minuti dopo avvisa di essere pronto ad atterrare.

Il controllore lo autorizza e riporta le condizioni meteorologiche sull'aeroporto: vento calmo, visibilità generale 100 metri, nebbia, RVR 175, 200, 225 metri.

Alle 6.59.34 il Cessna atterra sulla pista principale di Linate.

L'aeroporto è dotato di un'altra pista più corta, a Ovest, parallela a questa, destinata ai piccoli aerei dell'aviazione generale. Di fianco alla pista principale corre a Est, per tutta la sua lunghezza, una via di rullaggio.

Non ha un nome ufficiale, a Linate la chiamano per semplificare (*sorriso*) "principale" (anche lei). Inizia dal piazzale Nord. Si collega alla pista con quattro raccordi, vie di circolazione interne allo scalo. Proprio di fronte a una di queste (R2) sul lato opposto, parte un'altra via di collegamento. È la R6, Romeo 6 secondo l'alfabeto fonetico internazionale: conduce al piazzale Ovest, incrociando la pista turistica. Proprio su questo raccordo passerà di lì a poco il Cessna.

L'aereo atterra, arriva lungo e oltrepassa l'uscita per R6.

D-IEVX: «Eco Victor Xray al suolo, potremmo fare una breve inversione per dirigere verso l'aviazione generale?»

TWR: «Delta Victor Xray roger, al suolo, riportate liberando la pista sul Romeo 6.»

D-IEVX: «Richiamerò su Romeo 6.»

Il Cessna ci passa su R6.

7.01.09

D-IEVX: «Delta Victor Xray sta entrando su Romeo 6, ora.»

TWR: «Roger, conferma pista libera?»

TWR: «Delta Victor Xray conferma pista libera?»

D-IEVX: «Affermativo, ora su R6.»



TWR: «Ok, continui per l'aviazione generale, arrivederci.»

Il raccordo R6 preso dal Cessna è una via di rullaggio, una taxiway utilizzata come via d'uscita dalla pista per gli aerei diretti al piazzale Ovest, ma è impiegato anche in senso inverso, dagli aerei in partenza dal piazzale che raggiungono la testata della pista principale attraversandola per imboccare il raccordo R2, di fronte all'imbocco di R6, e da qui percorrere verso Sud la via di rullaggio principale oppure, ottenuta l'autorizzazione, facendo una lunga inversione sulla pista principale.

Gli aerei si svalutano per il tempo che vivono.

Come tutte le macchine.

Come gli uomini quando sono passeggeri.

Più tempo meno soldi.

Scorciatoie, meno tempo.

R6 è dotata di una linea centrale gialla con luci verdi per tutta la sua lunghezza. Il Cessna incontra alcuni segnali dipinti sul suolo. Servono a regolare la movimentazione nei due sensi di marcia. Sulla R6, immediatamente a ridosso dello sbocco sulla pista principale, c'è, sull'asfalto, un segnale "posizione d'attesa prima della pista" per gli aerei che si avvicinano alla pista in condizioni di buona visibilità. A circa 180 metri di distanza dall'ingresso in pista c'è un'altra segnalazione di "posizione d'attesa intermedia" per gli aerei che si dirigono sulla pista principale in condizioni di bassa visibilità. Associato a questo segnale c'è una scritta bianca di STOP dipinta sul suolo e una barra trasversale di luci rosse. In questo momento non interessa al Cessna.

Scritta e luci, infatti, sono unidirezionali, guardano dall'altra parte.

A sinistra, per chi si dirige in pista, c'è anche un cartello luminoso.

Tutto questo sciorinare di luci è una stop bar, una barra di stop. O almeno dovrebbe essere una stop bar.

L'ICAO, l'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile, prevede che in prossimità di ogni intersezione di una via di rullaggio con un'altra via di rullaggio o con una pista ci sia una posizione d'attesa e che su questa ci sia una stop bar: una serie di luci unidirezionali, incassate nella pavimentazione, trasversalmente alla via di rullaggio.

Non come a Bengodi; all'ICAO ne capiscono di stopbarre.

Devono mostrare il rosso agli aerei che si avvicinano alla pista e devono essere controllate dalla Torre di Controllo (appunto). Quando un aereo deve fermarsi, le luci rosse della stop bar devono essere accese (semplice) e le luci verdi devono essere spente (semplice). Al contrario, si passa.

Accesa una, spente le altre: è semplice.

Sulla planimetria dell'aeroporto ne sono segnalate cinque, di queste stop bar.

Nella realtà, solo tre delle cinque sono presenti al suolo.

Ma di queste tre, soltanto una può essere accesa e spenta dalla Torre di Controllo.

R6 non può essere regolata dalla Torre.

Sono sempre accese: luci rosse di stop e luci verdi. Rosso e verde, insieme.



Sempre accesi: dal 1998.

Il comando a distanza dalla Torre è stato disattivato nel dicembre di quell'anno dall'ENAV perché nei giorni 9, 10 e 11 dicembre di quell'anno i tecnici aereoapprochiori mobili effettuano sopralluoghi all'illuminazione di piste e raccordi.

Non va benissimo, no.

Il ministro dei Trasporti Burlando sollecita in tutti gli aeroporti del Paese l'adeguamento agli standard dei sistemi di sicurezza.

Non va benissimo, no.

Il 16 dicembre 1998 il personale di Torre riceve una comunicazione che informa che “a seguito di interventi per rendere gli impianti in oggetto rispondenti alle prescrizioni ministeriali sono state apportate alcune modifiche [...] In condizioni di bassa visibilità [...] le stop bar sul raccordo 6 non saranno più comandabili dalla Torre per cui risulteranno sempre accese e sprovviste di allarme acustico”.

Sul nostro raccordo R6 le luci risulteranno sempre accese e sprovviste di allarme acustico.

Dal 1998.

Non che prima il funzionamento della stop bar su R6 fosse in linea con le prescrizioni dell'ICAO.

Non andava benissimo neanche prima, no.

Le luci rosse si potevano accendere dalla Torre... bene... ma le verdi sempre e comunque accese.

Non andava benissimo neanche prima, no.

L'allarme acustico?

Niente, serviva solo ad avvisare di fastidiose e indesiderate invasioni di pista.

L'allarme dava però fastidio ai controllori e ai profesòri.

Bastava un'interferenza, il passaggio di una lepre o di un uccello perché suonasse, e poi toccava fermare i decolli già iniziati e perdere tempo.

Le compagnie protestano, telefonano e si incazzano.

E tocca fermare i decolli già iniziati e perdere tempo.

Gli aerei si svalutano per il tempo che vivono.

Come tutte le macchine.

Come gli uomini quando sono passeggeri.

Più tempo meno soldi.

Scorciatoie, meno tempo.

Non va benissimo, no.

R6 ne esce male ed è declassata: le luci rosse e verdi resteranno sempre accese, l'allarme non sarà più utilizzato. Viene stabilito che in condizioni di scarsa visibilità tutto il



traffico proveniente dal piazzale Ovest e diretto in pista dovrà essere istruito a rullare in direzione Nord su R5.

Non va benissimo, no.

Povera R6.

R5 invece, R5 la sa lunga, ha inizio dal limite settentrionale del piazzale Ovest, è inizialmente orientata verso Nord per poi curvare a destra e attraversare il prolungamento a Nord della pista turistica, quindi il prolungamento a Nord della pista principale.

Prima dell'incrocio, come sulle strade quelle normali per terra, c'è una barra di luci gialle e una scritta bianca di STOP, associata a un segnale di attesa, semplice.

L'ENAV dice di arrestare qui gli aerei in rullaggio, dice di fermarsi allo STOP.

Per proseguire, serve un'autorizzazione dalla Torre di Controllo.

La disposizione è stata presa dopo che nel '97 un volo Alitalia aveva abortito la manovra di decollo: il pilota aveva avuto la sensazione che un aereo in rullaggio su R5 gli stesse tagliando la strada.

Il problema era stato sottoposto all'ENAV che si era pronunciato comunque per la sostanziale irrilevanza della questione.

Oltrepassato il prolungamento della pista principale, il raccordo Romeo 5 sfocia nel piazzale Nord, qui c'è il toboga, il capannone di smistamento dei bagagli, aerostazione passeggeri, i moli di imbarco, gli uffici e i muri tutti interi e con i tetti.

Il toboga è a 460 metri dalla fine della pista principale, spostato di 21 metri a destra rispetto al prolungamento del bordo della pista, il toboga, ore dodici direbbe un rallysta, dodici dodicieunquarto.

La costruzione è stata autorizzata dal ministero dei Trasporti, Direzione Generale dell'Aviazione Civile, Servizio Aeroporti, roba seria.

Ma sei anni dopo i tecnici di ENAV si accorgono che l'edificio supera di un metro in altezza il piano ostacoli, non va benissimo no.

Ci incollano sopra una manciata di lucine rosse:
meglio.

Dietro al toboga: un parcheggio per taxi, il semaforo di viale Forlanini e un distributore di carburante.

Non va benissimo no.

Nessun altro aeroporto italiano aperto al traffico civile internazionale si trova nelle stesse condizioni.

Intanto, il nostro Cessna prosegue verso il piazzale Ovest. Lambisce la pista turistica, collegata a Sud con R6 e a Nord con R5.

Il Cessna passa, prima del prolungamento della pista turistica, sopra a una segnalazione di attesa:

s4 (Sierra 4).

È importante per la nostra storia.

Chi arriva dalla direzione opposta, trova: s5 (Sierra 5).

s1, s2, s4, s5... s3?



Niente s3.
Però,
Però due s5.
Uno su R5 e uno sul piazzale Nord.
Due s5, uno di qua, uno di là.
Così, per semplificare.

Durante il rullaggio il pilota del Cessna ha menzionato per tre volte il nome del raccordo: Romeo 6.

Ma lungo tutto il percorso fatto dal Cessna non esiste una sola segnalazione identificativa R6.

C'era un cartello.
Ma è stato tolto.
Però è rimasto il basamento, nell'erba.

E poi c'è il radar,
come nell'immaginario, nelle favole,
nelle abitudini mentali,
in piscina c'è il trampolino,
in stazione l'orologio,
all'aeroporto il radar.
All'aeroporto.
A Linate il radar di terra no.
Non c'è.
C'è l'orologio,
non pervenuti il trampolino e il radar di terra.
C'è un messaggio, però.

Il messaggio, con una validità stimata fino al 31 dicembre 2001, informa che il radar ASMI, il radar di terra per il controllo del movimento degli aeromobili al suolo, è in avaria.

Ma a Linate è da anni che la società incaricata della manutenzione del radar di terra segnala gravi difficoltà a mantenere in efficienza il vecchio apparato, installato a Linate nei primi anni '70.

Per carità, si vedevano gli aerei sul radar ASMI,

[VIDEO ASMI HEATROW]¹

a Heatrow (Londra), stesso radar altro aeroporto,
gli aerei si vedevano così,
altroché se si vedevano.
Da allora sono passati quasi vent'anni, però.
Dopo vent'anni di lavoro il radar di terra si merita la pensione.
Non c'è mica bisogno di farselo urlare da Lustramarmitta.

¹ vedi il video: <http://www.xii-online.com/linate-extra/heatrow.htm>



A Linate ormai si arrangiano come possono. Per tenere in funzione il motorino del radar dicono che il tecnico manutentore ricorresse anche allo spago.

Gli amici lo chiamano “il mago”,
dicono che fosse cugino di Culodigomma.

Nel 1995 un responsabile della società scrive all’ENAV per segnalare la “vetustà” del radar.

Nel 1998 trovare pezzi di ricambio è ormai impossibile.

Nel 1999 si segnala che l’affidabilità del sistema è “ulteriormente peggiorata per effetto del continuo e progressivo degrado dei componenti installati”.

Si scrive a Roma, all’ENAV, qui la situazione a Linate è urgente.

La società smonta il motore dell’antenna. Sostituirlo o ripararlo è impossibile.

Comincia la danza dei NOTAM, gli avvisi per il personale interessato alle operazioni di volo:

“RADAR ASMI OUT OF SERVICE”.

Tutti uguali.

Il radar non va.

Nisba.

Non va.

Saluti e baci.

Signori controllori guardate fuori dalla Torre!

[VIDEO TORRE CON NEBBIA]²

Senza radar, con la nebbia, fuori dalla Torre si vede così.

Non va benissimo, no.

Già dal dicembre del 1991, l’ENAV decide di dotarsi di un nuovo radar.

Quindi, il consiglio di amministrazione delega il Direttore Generale ad avviare una trattativa privata con la FIAR S.p.A.

Oggetto: “L’acquisizione di un primo sistema SMGCS comprensivo di funzioni SMR (Surface Movement Radar) e Tracking e Labelling”. Il radar è un NOVA 9000 SMGCS “**turbo-diesel**”.

Roba seria, mica radar di spago e terra.

Il contratto con la FIAR è concluso nel 1994.

Il progetto per l’installazione del nuovo radar però è bocciato dal Servizio Navigazione Aerea della Direzione Generale dell’Aviazione Civile che emette il suo parere.

Negativo.

Con questi motivi:

“i vantaggi minimi che l’installazione del [...] radar [...] potrebbe offrire” sarebbero “quasi completamente sostituibili con l’installazione di 2 stop bars”;

“il notevole impatto psicologico negativo per i piloti derivante dalla presenza di un ulteriore ostacolo di notevoli dimensioni (il traliccio dell’antenna) durante le operazioni con scarsa visibilità e non”;

² vedi il video: <http://www.xii-online.com/linate-extra/nebbia.htm>



“il fatto che fino ad oggi (17 maggio 1995, nda) non siano stati riscontrati inconvenienti particolari in quanto il sistema di Linate, per la movimentazione a terra degli aeromobili, è molto lineare”;

“il fatto che il traliccio sarebbe provvisorio in attesa di poter ubicare il radar sulla nuova Torre, prevista dal nuovo piano regolatore”;

“il fatto che, comunque, resta in servizio l'attuale radar ASMI” (quello tenuto insieme con lo spago);

si presenta il ricorso.

Bocciato anche il ricorso.

L'ENAV insiste. Il 30 agosto 1996 il Consiglio di Amministrazione decide di avviare una negoziazione con la FIAR senza pubblicazione del bando partendo dal contratto del 1994. La delibera è presa un mese e venticinque giorni dopo l'emanazione del decreto Burlando che, se preso alla lettera, avrebbe sancito di fatto la chiusura di Linate spostando tutti i voli su Malpensa. La delibera, peccato, finisce sul cartello di Culodigomma.

L'ENAV trova l'accordo con la FIAR per l'aggiornamento del contratto.

Lo diceva anche Sgagnabiglietti che il radar di spago e terra non è una grande idea, peraltro.

Sono passati tre anni dalla “novazione” del progetto originario.
Bisogna aggiornarlo.

Ma quanto costa l'ammodernamento?

FIAR propone lire 1.879.000.000.

Una bella botta.

L'ENAV chiede la presentazione di una nuova proposta.

La FIAR

fa lo sconto.

Lire 678.000 (diconsi lire seicentosevantottomila).

Cosa fa l'Amministratore Delegato dell'ENAV a questo punto?

L'8 maggio 2001 nomina una commissione di congruità per valutare il prezzo.

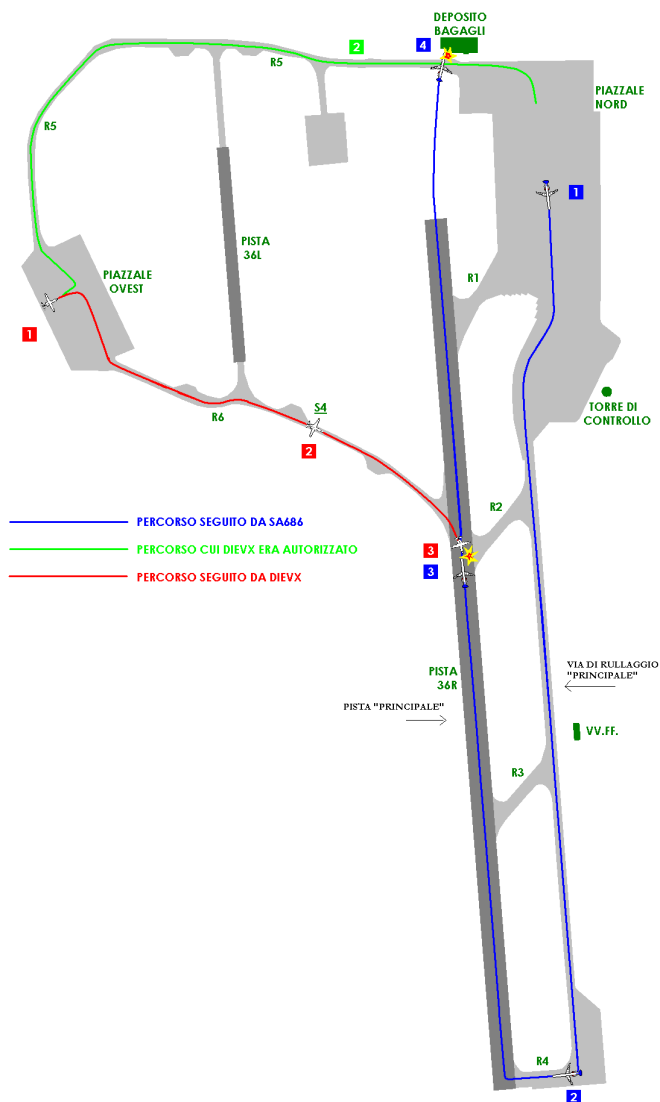
Dopo... DOPO... un pubblico ministero avrebbe trovato tra le carte di un dirigente della FIAR una scheda finanziaria che sintetizzava l'accordo, con decorrenza della prestazione dal 31 dicembre 2001. Per il magistrato questo documento è antecedente al 31 marzo 2001.

Mentre l'offerta avrebbe avuto validità dal primo Gennaio 2002.

Erano d'accordo di mettersi d'accordo nel Gennaio 2002.



Insomma, era previsto che nell'ottobre 2001 il radar a Linate non ci sarebbe stato.
E nemmeno il trampolino.
Ci tenevano, altroché, al radar di terra.





piccolo
TEATRO DI MILANO - TEATRO D'EUROPA

Fondazione 8 Ottobre
FONDAZIONE 8 OTTOBRE 2001

Bottega dei Mestieri Teatrali

Comune di Lodi

 **Linate**

8 Ottobre 2001: la strage.

PARTENZE				DEPARTURES			
Compagnia	Vol. n°	Destinations	Orario	Compagnia	Vol. n°	Destinations	Orario
AP	06810	BRINDISI	7.15	11.00	18		
LH	06810	BRINDISI	7.15	11.00	18		
DR	00888	COPENHAGEN	7.35				
AZ	02025	ROMA	8.35				
IB	03638	MADRID	8.35				
AZ	02025	ROMA	8.40				
AP	06814	CA	9.00	11.00	19		
LH	06814	C	9.00	11.00	19		

Una produzione:
comuni di
Verdellino (Bg)
Orzivecchi (Bs)
Como (Co)
Casalpusterleno (Lo)
Castiglione d'Adda (Lo)
Arcore (Mi)
Arluno (Mi)
Bresso (Mi)
Carate Brianza (Mi)
Milano (Mi)
Pozzuolo Martesana (Mi)
Rozzano (Mi)
San Donato Milanese (Mi)
Seregno (Mi)
Massa (Ms)
Piacenza (Pc)
Scandiano (Re)
Roma (Rm)
Cassano Magnago (Va)
Samarate (Va)
Verona (Vr)
e
Il Cittadino
Quotidiano del Lodigiano e Sudmilano

Di
Giulio Cavalli
Fabrizio Tummolillo

Con
Giulio Cavalli

Musiche in scena
Davide Savarè

Organizzazione tecnica
Stefano Maj

Responsabile Produzione
Paola Vicari

Ufficio Stampa
Antonia Granata
Arianna Rosa

Progetto grafico
Francesco Lanza

Piccolo Teatro Grassi
via Rovello, 2 (M.I. Cordusio)
lunedì 18/12 - ore 21
posto unico € 15

Informazioni e prenotazioni
848.800.304

Sotto l'Alto Patronato
del Presidente della Repubblica

piccolo
TEATRO DI MILANO - TEATRO D'EUROPA

1947
2007



LA QUARTA DI COPERTINA

“Commozione in sala per la prima sulla strage di Linate. Le mani che applaudono, fino a un secondo prima erano avvinghiate a quelle di mamme, mogli, fratelli.

’Bravo’ Giulio Cavalli.”

Corriere della Sera

“I 118 morti di Linate, in scena, colpiscono al cuore.”

L'Unità

Cosa è accaduto a Linate l'8 ottobre 2001? Come è nato l'acclamato spettacolo di Giulio Cavalli e Fabrizio Tummolillo?

Il Copione originale, l'inchiesta, le iniziative.

Nella prima parte del libro veniamo immediatamente abbracciati dallo stile originale e caldo di Giulio Cavalli: attraverso la favola della costruzione dell'immaginario aeroporto di Bengodi, siamo guidati per mano lungo la sconcertante catena di eventi che ha causato il più grave incidente aereo nella storia italiana. Una fiaba a tratti dolce, ma che diventa dura quando si amalgama con la rabbia nei confronti dei Profesòri, con il loro circo di borotalco e tagli inaugurali. Uno spettacolo che affascina e schiaccia lo spettatore tra indignazione e incredulità, incorniciato in scena dalle intense musiche di Davide Savarè.

Il viaggio riprende con la seconda parte del libro, nella quale vengono ripercorse e analizzate le tappe principali di questa storia – prima e dopo lo schianto – seguendo il filo conduttore dello spettacolo. Dal rapporto della commissione d'inchiesta, alle controverse sentenze di primo e secondo grado.

E per approfondire, l'indagine continua online, con molti altri contenuti multimediali.

INTERVISTA A GIULIO CAVALLI

(per False Percezioni, a cura di Luigi Milani)

Parlare del libro “LINATE 8 OTTOBRE 2001: la strage” implica necessariamente ricordare la pièce teatrale sul disastro aereo di Linate dell'8 ottobre 2001, che costò la vita a 118 persone. La storia d'Italia è purtroppo costellata di tragedie inspiegabili, o meglio, inspiegate. Cosa ti ha spinto a decidere di raccontare proprio questa, terribile, vicenda?



Faccio un lavoro strano: mi porto dietro la responsabilità e il privilegio di avere gente che paga per ascoltarmi. Tutto questo ti spinge ad avere una coscienza nella scelta delle storie che meritano di essere raccontate senza scivolare nella facilissima prostituzione di lisciare il pubblico con ciò che vorrebbe sentire. La strage di Linate (e dico strage perché ci sono 118 morti per colpe cristallinamente “umane”) è andata ad incastrarsi in un periodo sfortunato dal punto di vista della comunicazione: lì dove infuocava la bavosa rincorsa allo scoop per le torri gemelle di poche settimane



prima, evento sicuramente più *notiziabile* e solleticante rispetto ai delitti dell'immobilismo degli enti paraministeriali. L'incontro con i familiari (attraverso il Comitato 8 Ottobre per non dimenticare) e la documentazione del giornalista Fabrizio Tummolillo (uno dei pochi giornalisti che mi è capitato di incontrare con la virtù dell'Inchiesta quella vera) mi ha spinto a cercare di soffiarmi un po' sopra a tutta questa nebbia, che annacqua il senso civile di una nazione. L'incidente di Linate è un buon paradigma dell'italianità nella sua accezione negativa: quella fatta di lassismo politico, di gestione al risparmio sulla pelle dei cittadini, quella dei processi farsa in cui lo stato processa e giudica se stesso.

Il monologo è una forma intimamente intessuta con la narrativa. È forse per questo che hai maturato l'intenzione di trarre anche un libro dall'esperienza teatrale?

Credo nel valore della documentazione come passo obbligatorio verso l'indignazione. E un libro può arrivare lì dove nessuno spettacolo teatrale potrebbe né dovrebbe andare. Per montare due ore di spettacolo ho "tagliato" migliaia di pagine, di documenti e di testimonianze. Vedere quel faldone sulla mia scrivania mi dava la sensazione di sprecare qualcosa che il mio pubblico aveva il diritto di consultare con calma. Oltre a questo i miei monologhi giocano spesso sulla cadenza veloce e narcotizzante dei giullari quindi spesso le sfumature scivolano. Molto spesso gli spettatori tornano più volte infatti per cercare di "entrare" meglio nei miei spettacoli. Con il libro in mano invece il regista diventa il lettore, con i suoi tempi, i suoi modi e i suoi luoghi. Faccio un teatro che è tutto testo, mi interessano poco gli orpelli scenografici e ancora meno i trucchi della regia di marketing da musical su topolino. Paolo Rossi, mentre provavo il mio spettacolo Kabum! Di cui lui è regista, mi diceva che noi attori siamo in cena quello che avremmo dovuto essere. Ecco io giù dal palco sicuramente non potrei mai fare a meno della scrittura. È quello che so fare. Più che un attore probabilmente sono un "appoggiatore" dei miei testi.

Negli ultimi tempi teatro e letteratura hanno visto sembrano vivere un fecondo rapporto di interscambio: penso alle letture pubbliche dei grandi poemi dell'antichità, ad esempio. Come vedi questi esperimenti?

Sono favorevole a tutto ciò che fa cultura. In tutti gli ambiti. A qualsiasi cosa accenda i cervelli e spenga la televisione. Ammiro chi possiede il dono di far sbocciare la curiosità, che è la madre dell'intelligenza in tutte le sue forme. Amo meno i lettori di professione. I libri dei viventi lasciamoli raccontare a loro, anche se mangiano le "r" o scivolano sulle "s". Il pubblico ama e riconosce l'autenticità, che è l'unica esclusiva dei luoghi di teatro rispetto alla tivù.

Quali sono i tuoi modelli di riferimento, se ne hai, in campo teatrale, e, perché no, anche in campo letterario?

Munari, Auden, Queneau. In generale tutti i manipolatori dei luoghi comuni. In ambito teatrale il giullare che ci ha rimesso la testa cinquecento anni fa perché ha fatto ridere la piazza smascherando il re.



Come sei approdato alle Edizioni XII?

Sono amico da anni di Francesco Lanza, che stimo moltissimo come artigiano della parola e che mi ha aiutato nei più svariati ruoli. È il signor Wolf della mia carriera. Sapere che lo spettacolo sarebbe finito nelle sue mani e cresciuto da un'associazione editoriale libera mi ha confortato. Venivo da sostanziali discussioni con alcune tra le più grandi case editrici italiane che avrebbero voluto “moderare” il progetto e non sopportavo l'idea di vederlo in cattività. nel recinto di XII “Linate 8 Ottobre 2001: la strage” sarà sicuramente a suo agio.

Prevedi di pubblicare altre opere letterarie?

Se avrò qualche storia che merita di essere letta.

Progetti futuri?

Sono in tournée con un altro spettacolo, “Bambini a dondolo”, che mi porta in giro per l'Italia. Continuo a girare con Linate e sto scrivendo un nuovo spettacolo. Pochi giorni fa sono stato nominato direttore artistico del Teatro Nebiolo a Tavazzano con Villavesco (LO) e due figli con moglie in allegato. Progetti futuri? Sopravvivermi.

Visita anche:

www.xii-online.com/linlate-extra



WWW.XII-ONLINE.COM



IL GRUPPO XII SULLA RETE:



www.xii-online.com



www.xii-online.com/forum



www.xii-online.com/blog



www.xii-online.com/shop



info@xii-online.com

VISITA ANCHE:



La Tela Nera: www.latelanera.com



EBookGratis: www.ebookgratis.net



Necro: www.necro.it



Malpertuis: <http://mal-pertuis.blogspot.com>



Davide Cassia Blog: <http://davidecassia.blogspot.com>



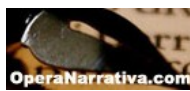
Thriller Café: <http://thriller-cafe.blogspot.com>



False Percezioni: <http://falsepercezioni.blogspot.com>



Strumm und Drunk: <http://strumm.splinder.com>



OperaNarrativa: www.operanarrativa.com



Scheletri: www.scheletri.com